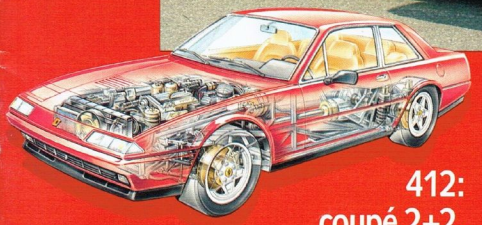
EL MITO

54

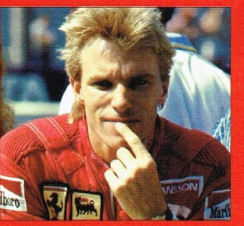
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

312 T2: el arma ganadora de Lauda



412: coupé 2+2, potencia del V 12



Stefan Johansson: la promesa sueca

118 y 121 LM: 6 cilindros para vencer a Mercedes

9 789504 900351 10054 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 54

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Resteli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 6 950-49-0035-6

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducido, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

312 T2, el "capolavoro"

1976: nace el vehículo que por dos años será caballo de batalla de la Casa de Maranello. Gana dos Mundiales de Constructores y, con Lauda, el título de pilotos en 1977. Deriva de la 312 T, ganadora en 1975 con el piloto austríaco al volante.

Clay Regazzoni con la Ferrari 312 T, al frente del Gran Premio de los Estados Unidos 1976. De este auto derivará la 312 T2.

La Ferrari 312 T2 representó la lógica evolución, en función de los nuevos reglamentos, del vehículo que le permitió a Lauda ganar el Campeonato del Mundo en 1975. La 312 T2 compitió en 1976 y 1977. Sólo la mala suerte le impidió a Lauda conquistar el Campeonato del Mundo 1976, pero la Casa italiana se adjudicó el título de constructores. Al año siguiente, Lauda volvió a coronarse campeón del mundo con la 312 T2, que de esta manera continuó un ciclo favorable para la Ferrari, que en 1977 ocupó otra vez el primer lugar en la tabla de constructores.

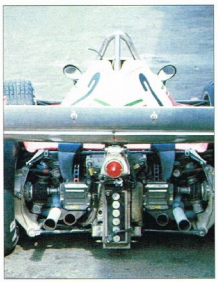
La desaparición de la gran toma de aire para el motor sobre la cabeza del piloto modificó el aspecto de la 312 T2 con respecto a la 312 T. La monoplaza se reconocía por las grandes tomas de aire ubicadas adelante y en los costados del habitáculo.

UN VERDADERO PURA SANGRE DE COMPORTAMIENTO NERVIOSO

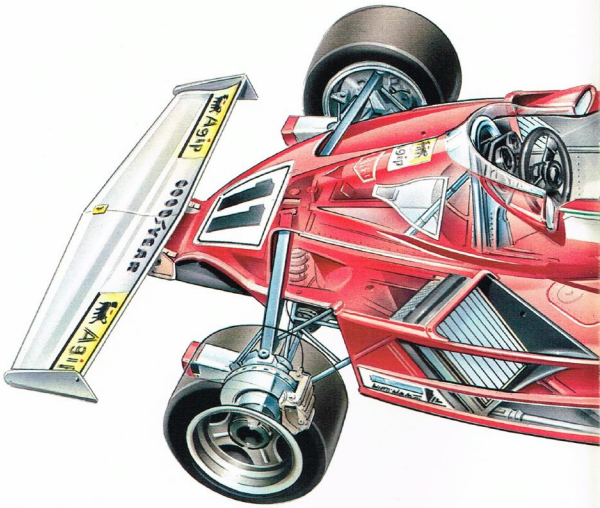
La 312 T2 era demasiado nerviosa en el comportamiento, especialmente cuando encaraba las curvas veloces. Por esta razón, fue alargado leve-

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80 x 49,6 mm, cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1
Distribución:	cuatro válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	500 CV a 12.200 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños, revestido con paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	de 13 pulgadas Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,316/1,93/1,02 m
Ejes:	del. 1,405 m, tras. 1,43 m
Capacidad tanque:	200 litros
Peso:	575 kilos
Unidades producidas:	7
Números de chasis:	de 025 a 031



Para reducir las masas suspendidas, en la 312 T2 la caja es transversal y está ubicada entre los ejes del auto.



mente el paso, y fueron estrechados los ejes. De manera experimental, Mauro Forghieri (proyectista de la monoplaza junto a Rocchi y Salvarani) quiso probar una suspensión trasera de tipo De Dion. Utilizado en algunas sesiones sobre el primer prototipo de la 312 T2, este tipo de suspensión no fue nunca utilizado en carrera.

El chasis de la 312 T2 era más liviano, gracias al uso de estructuras internas de aluminio en lugar de acero.

UNA FORMULA 1 PESO PLUMA, EN EL LIMITE MINIMO OBLIGATORIO

Oficialmente, el peso de las dos monoplazas era similar, en el límite mínimo de los 575 kilos reglamentarios. En realidad, la 312 T2 resultó más cercana a ese límite que la 312 T, que pesaba unos veinte kilos más que la nueva versión.

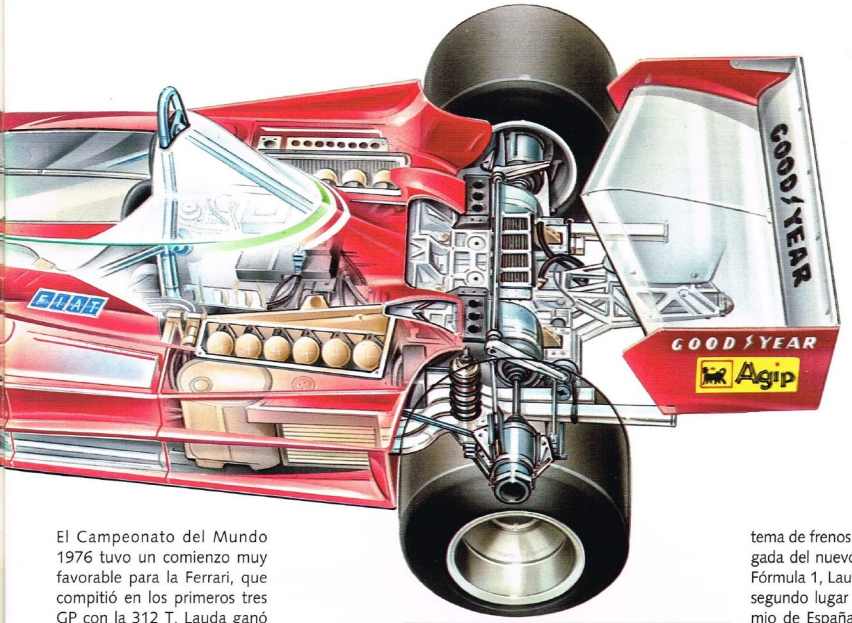
LA CAJA ES TRANSVERSAL DE CINCO VELOCIDADES

Como la 312 T, la nueva monoplaza fue concebida para que todas las masas no suspendidas estuviesen entre los ejes, y tenía la misma caja transversal de cinco velocidades. Con respecto al motor, la potencia aumentó en unos 5 caballos, llegando al límite de los 500 CV a 12.200 vueltas por minuto.

1977: VILLENEUVE LLEGA ENTRE LAS POLEMICAS

La 312 T2 es la monoplaza que le permitió a Lauda ganar su segundo título de campeón del mundo en 1977. Sin embargo, la temporada fue caracterizada por muchas tensiones entre el piloto austríaco y el equipo. Antes del Gran Premio de Italia en Monza, fue oficializado el pase de Lauda a Brabham. Cuando se aseguró el título mundial, Lauda dejó Ferrari, antes del GP de Canadá. Hubo grandes polémicas y Enzo Ferrari personalmente decidió apostarle a un canadiense en ese entonces poco conocido, Gilles Villeneuve, que había debutado en Fórmula 1 en el GP de Inglaterra en Silverstone con McLaren. Cuando a comienzos de agosto fue llamado por la Ferrari, creyó que se trataba de una broma. Villeneuve acompañó a Reutemann ya desde el Gran Premio de Canadá. Con su estilo espectacular, en pocos meses el piloto canadiense iba a volverse el ídolo de los hinchas.

Niki Lauda con la 312 T2 en 1977 se coronó campeón del mundo por segunda vez.

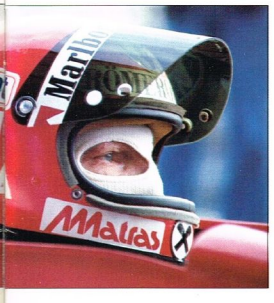


El corte muestra las estructuras de la Ferrari 312 T2, un vehículo altamente competitivo pero no demasiado complejo.

El Campeonato del Mundo 1976 tuvo un comienzo muy favorable para la Ferrari, que compitió en los primeros tres GP con la 312 T. Lauda ganó en Brasil y en Sudáfrica, mientras que Regazzoni triunfó, delante de su compañero, en el GP de los Estados Unidos Oeste en Long Beach.

La 312 T2 debutó en la Carrera de los Campeones, no válida para el campeonato, el 14 de marzo en Brands Hatch. Lauda se retiró por una falla en el sistema de frenos. Luego de la llegada del nuevo reglamento de Fórmula 1, Lauda terminó en el segundo lugar en el Gran Premio de España en Jarama detrás de James Hunt, a quien, sin embargo, se lo retiró de la clasificación por el largo excesivo de su monoplaza. Posteriormente, el inglés fue reintegrado en el orden de llegada y confirmado como ganador de la carrera. La 312 T2 conquistó su primera victoria en el GP de Bélgica en Zolder, con Lauda que terminó

La parte superior de la carrocería era completamente desmontable, para facilitar el acceso al habitáculo y al chasis.



EL ACCIDENTE DE LAUDA

El grave accidente sufrido por Lauda en el GP de Alemania en Nürburgring 1976 marcó negativamente la temporada de la Ferrari. El piloto austríaco perdió el control, por razones aún no precisadas, en la segunda vuelta con la 312 T2, cerca de la curva de Bergwerk. Tras haber chocado con un talud, la Ferrari se paró en el medio de la pista, envuelta en llamas. Lauda fue sacado de la monoplaza por Merzario, ayudado por sus colegas Ertl y Lunger. Después de haber perdido el casco, Lauda sufrió serias quemaduras en la cabeza. Incluso se lo declaró en peligro de muerte por haber respirado los gases tóxicos exhalados por la monoplaza. Después del accidente, la Ferrari desertó el GP de Austria y contrató a Reutemann como posible sustituto de Lauda. Pero éste, con gran determinación y con la cabeza visiblemente vendada, volvió a correr en el GP de Italia. Con mucha razón, muchos hablaron de una verdadera resurrección del valeroso piloto austríaco.

primero delante de Regazzoni. En Mónaco Lauda, al frente de punta a punta, extendió la serie ganadora de la Ferrari.

ROTURAS DE MOTOR Y "TRUCOS" DE JAMES HUNT

En Suecia, en Anderstorp, Lauda fue tercero detrás de los Tyrrell de seis ruedas de Scheckter y Depailler, con Regazzoni sexto. La rotura del motor paró a ambas Ferrari, y especialmente a Lauda, que lideraba, en el GP de Francia en Le Castellet. El austríaco volvió al éxito en el GP de Inglaterra en Brands Hatch después de la descalificación de Hunt, que llegó primero a la meta. El piloto inglés había usado ilegalmente el auto de reserva en la segunda largada, después de que la carrera había sido interrumpida por un increíble contacto en la primera curva justamente entre Lauda y Regazzoni.

Luego, cuando Lauda parecía encaminado hacia la conquista de su segundo título, ocurrió el accidente en Nürburgring, en el GP de Alemania ganado por Hunt. La Ferrari no participó en el siguiente GP de Austria en Zeltweg, volviendo a la pista con Regazzoni, segundo detrás de Hunt, en el GP de Holanda en Zandvoort. La Ferrari, para el GP de Italia, contrató a Reutemann, piloto de Brabham en ese momento. Lauda volvió a correr justamente en Monza, clasificándose valientemente cuarto, seis semanas después del grave accidente de Nürburgring. Regazzoni fue segundo, mientras que Reutemann se ubicó en el noveno lugar, en su única aparición de la temporada al volante de la 312 T2.

Con las bajas temperaturas del GP de Canadá, en Mosport, y de los Estados Unidos, en Watkins Glen, la 312 T2 acusó problemas de adherencia, a causa de los neumáticos traseros que no se calentaban suficientemente. Regazzoni fue apenas sexto en Canadá, con Hunt primero, mientras que en los Estados Unidos Lauda conquistó un tercer lugar detrás de Hunt y Scheckter. En el GP de Japón, en Fuji, Lauda se retiró, porque no quiso arriesgarse bajo una lluvia torrencial. Con el tercer puesto, Hunt se coronó campeón del mundo, arrancándole por un solo punto el título al mismo Lauda. De nada sirvió el quinto lugar de Regazzoni, en su última carrera con una Ferrari.

Niki Lauda en 1976 con la 312 T2 con el 1, el número del campeón del mundo.

En la presentación, la 312 T2 mostraba un parcial carenado de los neumáticos delanteros, que luego no fue utilizado en carrera.

EN 1977 FUERON MEJORADAS SUSPENSIONES Y AERODINAMICA

Para 1977, la 312 T2 fue levemente modificada, con la adopción de una nueva geometría de la suspensión delantera, ya introducida en el GP de Japón del año anterior. Las tomas de aire destinado al motor fueron achicadas, mientras que fue reformada la disposición de los radiadores, que fueron dotados de salidas de aire

en la zona superior, en lugar de la lateral de la carrocería.
En el Gran Premio inaugural de Argentina, en Buenos Aires, Reutemann se ubicó tercero. En el calor tropical de Interlagos, Reutemann ganó sorpresivamente el GP de Brasil, luego de haber utilizado un nuevo alerón trasero que volvió competitiva a la 312 T2 después de las primeras pruebas de clasificación, bastante desalentadoras. Lauda terminó la carrera en el tercer lugar.

Con la 312 T2, Lauda ganó un trágico GP de Sudáfrica, en Kyalami, en el que Tom Pryce embistió a un incauto comisario de pista, falleciendo instantáneamente. Lauda logró a duras penas terminar la carrera, porque una pieza del Shadow de Pryce había dañado uno de los radiadores de agua de su monoplaza. En Long Beach, en el GP de los Estados Unidos Oeste, Lauda terminó segundo detrás de Andretti.

Clay Regazzoni terminó su colaboración con la Ferrari manejando una 312 T2.

En Jarama, Lauda se rompió una costilla en las pruebas libres del GP de España y se vio obligado a desertar la carrera. Reutemann se ubicó segundo. Las 312 T2 de Lauda y Reutemann fueron segunda y tercera detrás del inalcanzable Wolf de Scheckter en el GP de Mónaco. En el GP de Bélgica, disputado en Zolder sobre piso mojado, Lauda conquistó otros puntos importantes, terminando segundo detrás del Lotus de Nilsson.
En el circuito de Anderstorp, en Suecia, Reutemann fue tercero mientras que en Dijón, en el GP de Francia, Lauda y Reutemann fueron apenas quinto y sexto.
La 312 T2 sufría nuevamente de problemas de temperatura en los neumáticos traseros Goodyear, más aptos para los veloces y frágiles Lotus 78, las primeras monoplazas con efecto suelo de la historia.

REGULARIDAD Y CONSTANCIA: LAS ARMAS DE LAUDA

Corriendo con regularidad, Lauda fue segundo en el GP de Inglaterra. Luego el austríaco se impuso en el GP de Alemania en Hockenheim, donde Reutemann se ubicó cuarto. En Austria, en Zeltweg, Lauda terminó otra vez en la segunda posición, detrás de Jones, con Reutemann cuarto. Lauda logró la victoria también en el GP de Holanda en Zandvoort, con Reutemann sexto. En el GP de Italia en Monza, Lauda dio otro paso adelante hacia el título, ubicándose segundo detrás de Andretti. Lauda se aseguró el título de campeón del mundo con el cuarto lugar obtenido en el GP de los Estados Unidos en Watkins Glen. Luego, habiendo ya firmado para Brabham, prefirió dejar Ferrari.

LOS RESULTADOS DE LA 312 T2

1976

GP España, *2 de mayo*	*2° Lauda*
GP Bélgica, *16 de mayo*	*1° Lauda, 2° Regazzoni*
GP Mónaco, *30 de mayo*	*1° Lauda*
GP Suecia, *13 de junio*	*3° Lauda, 6° Regazzoni*
GP Inglaterra, *18 de julio*	*1° Lauda*
GP Holanda, *29 de agosto*	*2° Regazzoni*
GP Italia, *12 de septiembre*	*2° Regazzoni, 4° Lauda*
GP Canadá, *3 de octubre*	*6° Regazzoni*
GP EE. UU., *10 de octubre*	*3° Lauda*
GP Japón, *24 de octubre*	*5° Regazzoni*

1977

GP Argentina, *9 de enero*	*3° Reutemann*
GP Brasil, *23 de enero*	*1° Reutemann, 3° Lauda*
GP Sudáfrica, *5 de marzo*	*1° Lauda*
GP EE. UU., Oeste, *3 de abril*	*2° Lauda*
GP España, *8 de mayo*	*2° Reutemann*
GP Mónaco, *22 de mayo*	*2° Lauda, 3° Reutemann*
GP Bélgica, *5 de junio*	*2° Lauda*
GP Suecia, *19 de junio*	*3° Reutemann*
GP Francia, *3 de julio*	*5° Lauda, 6° Reutemann*
GP Inglaterra, *16 de julio*	*2° Lauda*
GP Alemania, *31 de julio*	*1° Lauda, 4° Reutemann*
GP Austria, *14 de agosto*	*2° Lauda, 4° Reutemann*
GP Holanda, *28 de agosto*	*1° Lauda, 6° Reutemann*
GP Italia, *11 de septiembre*	*2° Lauda*
GP EE.UU., *2 de octubre*	*4° Lauda, 6° Reutemann*
GP Japón, *23 de octubre*	*2° Reutemann*

1978

GP Brasil, *29 de enero*	*1° Reutemann*

LA 312 T2 CORRE AUN DOS GP AL COMIENZO DE LA TEMPORADA 1978

En Japón, en una carrera en la cual Reutemann se ubicó segundo, Villeneuve tuvo un accidente que le costó la vida a dos espectadores. La historia de la 312 T2 concluyó en 1978 con los GP de Argentina y Brasil. En la carrera de despedida, en Jacarepaguá, con el aporte de los nuevos neumáticos Michelin, la 312 T2 se clasificó otra vez primera con Reutemann.

118/121 LM, reinas en tierras de Sicilia

1955: el mejor resultado de estas biplazas con motor seis cilindros fue la victoria en el Giro de Sicilia con Piero Taruffi. La producción total de este modelo fue de apenas cuatro ejemplares, equipados con motores de 280 a 330 caballos.

La liviandad es la dote más importante, junto a la potencia, en los vehículos de competición. Justamente en función del peso, en los años Cincuenta la Ferrari probó el camino de motores más simples y compactos que los clásicos V12, tanto para las monoplazas de Fórmula 1 cuanto para las Sport. Entre estas últimas, las hermosas 118 LM y 121 LM de 1955 demostraron notables potencialidades. Sin embargo, son recordadas más por los problemas que presentaron que por los éxitos obtenidos en carrera.

Es curioso, a tantos años de distancia, saber que la iniciativa de presentar estos autos se tomó justamente en el año en que Mercedes Benz realizaba sus formidables 300 SRL.

LOS MERCEDES 300 SLR SON RIVALES INVENCIBLES

La casa alemana ya había demostrado ser temible en la temporada 1954, cuando con su W196 había dominado el Mundial de F1. Sin embargo, la Ferrari decidió abandonar sus clásicos V12 para probar el camino de los motores con fraccionamiento reducido, siguiendo las teorías de Aurelio Lampredi, que amaba los propulsores simples y livianos. Nacieron así los seis cilindros en línea destinados a equipar los autos oficiales de la Ferrari en la temporada 1955, la 118 LM y la 121 LM.

La primera en debutar fue la 118 LM, en los 1000 Km de Buenos Aires (primera prueba del Campeonato Mundial para autos Sport). En manos de Froilán González y Maurice Trintignant, el auto dominó la carrera hasta que el "toro de las pampas" (como era apodado González en Europa, por cualidades no exactamente deportivas...) fue descalificado por haber ingresado en boxes cortando el trazado de carrera. Tuvieron que pasar más de tres meses para que las 118 volvieran a correr: la ocasión fue el Giro de Sicilia, un trazado ideal para estos autos, que dominaron la prueba y conquistaron

La 121 LM disponía de faros de profundidad suplementarios en el interior de la "boca" del radiador.

1955: LOS RESULTADOS DE LAS 118 Y 121 LM

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
1000 Km Buenos Aires	*13/1/1955*	*González/Trintignant*	*descalif.*
Giro di Sicilia	*3/4/1955*	*P. Taruffi*	*1°*
		U. Maglioli	*2°*
Mil Millas	*1-2/5/1955*	*Maglioli/ Monteferrario*	*3°*
		Sighinolfi	*6°*
		Castellotti (121)	*ret.*
		Marzotto	*ret.*
24 Horas Le Mans	*11/6/1955*	*Maglioli/Hill*	*ret.*
		Castellotti/Marzotto	*ret.*
		Trintignant/Schell	*ret.*
Gran Premio de Suecia	*7/8/1955*	*Castellotti*	*n.c.*

Las LM eran vehículos livianos y no brillaban por su adherencia al piso.

los dos primeros lugares conducidos por Piero Taruffi y Umberto Maglioli. Sobre las alas de este resultado, la Escudería decidió presentar cuatro 118 LM en las Mil Millas, sumándoles también una nueva 121 LM manejada por Eugenio Castellotti. En realidad, algunos historiadores de la Ferrari consideran que el motor de 4,4 litros fue montado también en una o más de las 118 LM, por lo menos juzgando por la performance de la unidad de Taruffi, pero esto nunca fue demostrado. Lo cierto es que la potencia y la velocidad de estos autos representaron un duro banco de prueba para los otros componentes, especialmente los neumáticos, que frenaron la carrera de las Ferrari. Por su parte, el Mercedes 300 SLR de Moss y Jenkinson anduvo como un relojito toda la carrera, conquistando la victoria y manteniendo un promedio que estableció un récord jamás superado en la prueba: casi 158 Km/h.

Para mejorar la velocidad de punta, el habitáculo se cerraba a la altura del asiento del pasajero.

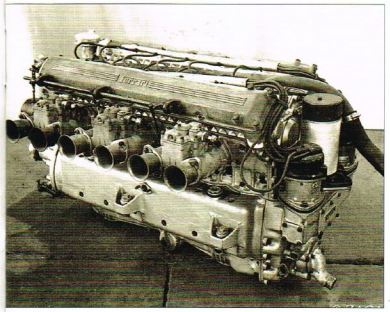
VENDIDAS A LOS EQUIPOS PRIVADOS LUEGO DE LA DESILUSION DE LE MANS

El siguiente fracaso masivo en las 24 Horas de Le Mans condenó definitivamente a las pobres seis cilindros (junto con sus proyectistas), que no tuvieron más ocasiones para la revancha. Fueron retiradas de las competencias, para ser vendidas a los equipos privados.

El motor seis cilindros en línea de 4412 cm³ que equipaba la 121 LM.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 118 LM)

Motor:	6 cilindros en línea, delantero longitudinal, diámetro por carrera 102 x 90 (94 x 90) mm, cilindrada 4412 (3747) cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 50 DCOA/3 (3 Weber 58 DCOA/3)
Encendido:	doble, 2 distribuidores
Potencia:	330 CV a 6000 rpm (280 CV a 6800 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; caja de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 5.50/16 y tras. 7.50/16
Dimensiones:	paso 2,40 metros
Peso:	850 kilos
Unidades producidas:	4
Números de chasis:	0484/LM; 0532/LM; 0546/LM; 0558/LM



UN MOTOR QUE LLEGA DESDE EL PASADO

Al hablar de Aurelio Lampredi, hay que señalar su rapidez para diseñar y realizar sus motores de seis cilindros. En realidad, no se trataba de motores totalmente nuevos, sino de derivaciones de los experimentados cuatro cilindros de los años anteriores. El primero de la familia, llamado 306 y jamás utilizado en carrera, había sido ensamblado sumándole dos cilindros a un motor 500 Mondial. De la misma manera, los motores de la 118 y de la 121 nacieron "trasplantando" otros dos cilindros respectivamente a los propulsores de la 625 y de la 735, y obteniendo así dos seis cilindros de 3747 cm³ y de 4412 cm³. También el chasis derivaba de aquel de las cuatro cilindros, pero con el paso alargado de 2,25 a 2,40 metros: una diferencia poco visible, porque la carrocería era prácticamente idéntica a la 500 Mondial y a la 750 Monza.

412, la última de una era

1985: tras casi diez años de vida, la serie 400 se renueva con una coupé de cuatro lugares más potente y confortable. Será la última Ferrari dotada de motor delantero V12 hasta la llegada de la 456 GT, nacida en 1992.

La 412 es la última de una gloriosa serie de Ferrari 2+2. La historia comienza en 1976, cuando aparece la 400, una coupé cuatro lugares de nueva concepción, con una línea cuadrada y un asiento trasero que, finalmente, ofrece algo más que dos sitios para niños. La 400 obtiene un discreto éxito, considerando que nunca las 2+2 marcaron récords de ventas en Ferrari: en cuatro años se produjeron cerca de 500.

Los interiores de la 412, a la izquierda, son los más lujosos y confortables que la Casa de Maranello podía ofrecer a mediados de los años Ochenta.

CILINDRADA SUPERIOR PARA UNA POTENCIA MAS ELEVADA

Mayor consenso obtiene la 400i, versión dotada de inyección electrónica, que apareció en 1979 y permaneció en producción hasta 1985, con 1300 unidades fabricadas. En 1985 aparece la última versión de la familia 400: la 412, que tiene un motor de cilindrada levemente superior (4943 centímetros cúbicos contra 4823, gracias al aumento del diámetro y de la carrera) y con un puñado de caballos de más. El nombre 412 se refiere a la capacidad unitaria de cada uno de los 12 cilindros del motor.

La 412, que es la única Ferrari en producción en esa época con motor delantero, es el concentrado de treinta años de experiencia en coupés de cuatro asientos. Sólo con esa experiencia acumulada fue posible obtener un auto de 340 caballos y más de 250 kilómetros horarios de velocidad máxima. Para hacer una comparación, puede notarse que su V12 tiene las mismas medidas de diámetro y carrera que el motor de la super deportiva Testarossa, pero con la V de los cilindros más cerrada (60° contra 180°) y menor potencia: 340 caballos contra 390.

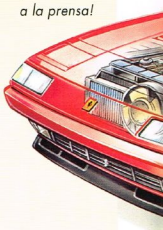
MUCHOS PARECIDOS CON LA DEPORTIVA TESTAROSSA

También el régimen en el cual se obtiene la potencia máxima

El V12 de la 412 ofrece 340 caballos y una velocidad de punta de 250 Km/h.

UNA HEREDERA COSTOSA

Cuando, en agosto de 1992, la nueva 456 GT se volvió una realidad en los mercados del mundo, los expertos notaron una clara diferencia entre el lanzamiento de la 456 GT y el de la 2+2 que la había precedido, la 412. Para publicitar la nueva 456 GT, la Ferrari invirtió tres millones de dólares, cifra inaudita en la empresa. ¡Qué diferencia con el lanzamiento de las primeras Ferrari para ruta que, a menudo, ni siquiera eran presentadas a la prensa!



es similar: 6000 vueltas por minuto contra 6300 vueltas por minuto. Pero hay sólo dos válvulas por cilindro en lugar de cuatro. Y el carácter de la 412 es seguramente más manso que el de la Testarossa.

La línea cuadrada de la 412 era adecuada a la moda de los años Ochenta.

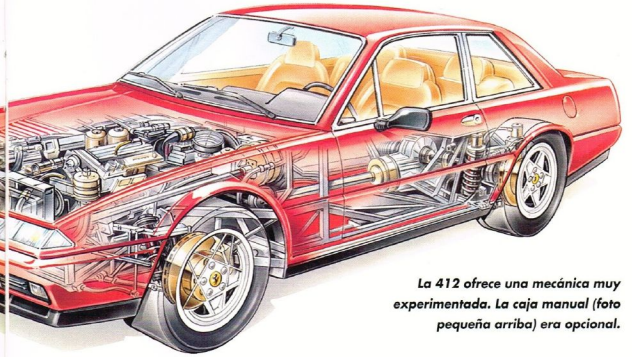
PESO PARTICULARMENTE ELEVADO: 1810 KILOGRAMOS

Aunque el peso de la 412 tiene un valor muy elevado, nada menos que 1810 kilogramos (bastante en un auto de gran turismo como éste), su parentesco con una deportiva de raza como la Testarossa es evidente.

Externamente, la 412 se diferencia de la anterior 400 por los paragolpes, del mismo color que la carrocería. En el interior se encuentran nuevos apoyacabezas más eficientes y una consola central de nuevo diseño y de un estilo más moderno. Las butacas ahora pueden regularse eléctricamente y otros pequeños detalles hacen de ella un auto aún más cómodo y seguro. El objetivo de la Casa de Maranello es hacer de ella un punto de referencia a nivel mundial en cuanto a autos 2+2 lugares con alma deportiva.

LA 412 DE SERIE TIENE CAJA AUTOMATICA

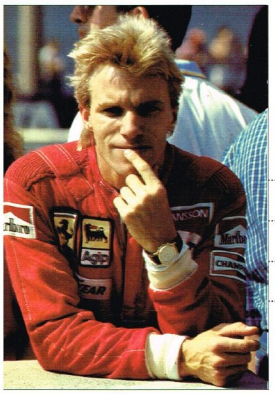
Justamente por esto, la caja automática es montada de serie, y sólo como opcional se puede pedir la caja manual de cinco velocidades. En 1992 se cierra un ciclo: la 412 se jubila y aparece la 456 GT, que representa un paso más hacia un nuevo estándar de confort y comodidad de uso, más que performance. Como en la 412, también la 456 GT será la única Ferrari con motor delantero en producción.



La 412 ofrece una mecánica muy experimentada. La caja manual (foto pequeña arriba) era opcional.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, compresión 9,6:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K - Jetronic
Potencia:	340 CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, 2+2 lugares; chasis de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja automática (a pedido, manual de 5 marchas)
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos (traseros con sistema autonivelador con bomba hidráulica), barras estabilizadoras
Frenos:	discos con servofreno y ABS
Dirección:	cremallera
Llantas:	15 pulgadas
Paso:	2,70 metros
Ejes:	del. 1,475 m, tras. 1,510 m
Capacidad tanque:	116 litros
Peso:	cerca de 1810 kilos
Velocidad:	255 Km/h
Producción:	1985-1992
Unidades producidas:	alrededor de 250 por año



Stefan Johansson, sueco desafortunado

Dotado de gran talento, fue frenado por la mala suerte.

Debutó en 1976 en F3 y en 1980 ya estaba en F1.

Con la Ferrari corrió 31 GP en dos años, 1985 y 1986.

Stefan Johansson en un mojado GP de Portugal 1985. Con Ferrari, no logró ninguna victoria en F1.

Entre los pilotos poseedores de las mejores cualidades, excluyendo la suerte necesaria para poder expresarlas en el nivel más elevado, sin dudas merece un lugar de honor Stefan Johansson.

Nacido en Växjö, en Suecia meridional, el 8 de setiembre de 1956, vive desde niño en contacto con las carreras: su padre dirigía una pequeña escudería. Luego de las rituales, precoces experiencias con los karts y un oscuro aprendizaje con pequeñas monoplazas, en 1976 debuta en F3, en Knutstorp, y se hace notar porque provoca un accidente en cadena que le cuesta la carrera a Riccardo Patrese, lanzado hacia la conquista del campeonato europeo.

En 1979 se inscribe con un Chevron en el Campeonato F3 de Gran Bretaña. El inicio es desalentador, pero luego adquiere un March y puede demostrar su valor y calidad.

EN 1976 EN FORMULA 3 Y CUATRO AÑOS DESPUES EN F1

A fin de año, Shadow le ofrece disputar las dos primeras carreras del Mundial F1 1980, en Argentina y Brasil. Pero la monoplaza no es competitiva, y ni siquiera logra clasificarse. Vuelve a Inglaterra y al Campeonato de F3 que, alternándose al volante de un March y de un Ralt de la Project 4 Racing, gana merecidamente. La escudería Toleman lo contrata para disputar el Europeo F2 de 1981.

EN 1981 EN FORMULA 2 ES TERCERO EN EL CAMPEONATO

Stefan se impone en Hockenheim y en Mantorp Park

LA CARRERA DE STEFAN JOHANSSON

Stefan Johansson (Växjö, Suecia, 8 de setiembre de 1956) es, en cierta medida, un piloto similar a Chris Amon, de quien tiene la amabilidad de carácter, el talento al volante y la invencible mala suerte. Entre 1983 y 1991 disputó 79 grandes premios del Mundial de Fórmula 1 (31 de elllos con Ferrari) sin obtener victorias. En su activo hay 4 segundos, 8 terceros, 7 cuartos, 4 quintos y 3 sextos lugares. En la clasificación del Campeonato Mundial se ubicó en el séptimo lugar en 1985, en el quinto en 1986 y en el sexto en 1987. Entre las victorias obtenidas fuera de la Fórmula 1, hay que recordar el Campeonato de Gran Bretaña de Fórmula 3 (March-Toyota y Ralt-Toyota, 1980), las carreras de Hockenheim y Mantorp Park del Europeo de Fórmula 2 (Toleman-Hart, 1981), los 1000 Km del Mugello (Porsche 956, 1983), las 12 Horas de Sebring (Porsche 956, 1984) y los 1000 Km de Spa (Sauber-Mercedes, 1988):

Johansson con Piero Lardi Ferrari (con los anteojos ahumados) en el GP de Italia 1985.

Johansson con una hincha en Nürburgring 1985.

curso del cual, sin embargo, la mala suerte lo persigue y al final es apenas octavo. Con Spirit llega a la F1 en 1983: debuta en el GP de Inglaterra y obtiene como mejor resultado un séptimo lugar en el GP de Holanda. Luego, Honda decide darle sus motores a Williams y Spirit termina con la F1. Johansson compite igualmente aquí y allá, a veces hasta con éxito, imponiéndose con un Porsche 956, en pareja con Bob Wollek, en los 1000 Km del Mugello (1983) y con De Narváez y Heyer en las 12 Horas de Sebring (1984).

A mediados de 1984, Tyrrell lo llama para sustituir a Brundle, accidentado: Stefan acepta y obtiene algún modesto resultado, posteriormente anulado como consecuencia de la descalificación sufrida por el equipo. Para él ahora hay un Toleman, algunas carreras con un óptimo cuarto lugar en Monza, y otra vez la desilusión: Toleman no consigue la indispensable cantidad de cubiertas y comienza el Campeonato 1985 con un solo auto, el de Teo Fabi.

El sueco en el GP de Austria 1985.

y al final de la temporada se clasifica en el tercer lugar.

CORRE CON SPIRIT Y PORSCHE, LUEGO LLEGA A TYRRELL

Contratado por la Spirit, es uno de los candidatos para el Campeonato de 1982, en el

EN 1985 ENTRA EN FERRARI SUSTITUYENDO A ARNOUX

Stefan disputa el GP de Brasil con la resucitada Tyrrell, y luego parece que finalmente llega su momento mágico: Ferrari "se divorcia" de Arnoux y le ofrece su lugar en el equipo, junto a Alboreto. Sus cualidades se traducen, finalmente, en resultados, los mejores de los cuales son los segundos

LOS TECNICOS

Alessandro Colombo, el consejero llegado de Turín

De 1971 a 1973 fue consultor técnico de la Escudería del Cavallino: suyo fue el mérito de haber sostenido el compromiso en el Mundial Sport con la 312 P/B. Había sido enviado a la Ferrari directamente por la Fiat, y en algunas ocasiones cubrió también el papel de director deportivo.

puestos en Montreal y Detroit, seguidos en 1986 por los terceros lugares en Spa, Zeltweg, Monza y Adelaida, a pesar de la falta de competitividad que perjudica a las "rojas" en esa temporada.
Pero para 1987 la Ferrari contrata a Berger y Johansson encuentra un lugar en McLaren. Tercero en Río de Janeiro, Jerez de la Frontera y Suzuka, segundo en Spa y en Hockenheim, logra luchar con honor, pero igualmente en 1988 tiene que dejar su lugar a Senna. Desde ese momento comienza su ocaso en F1, con vehículos cada vez menos competitivos: Ligier (1988), Onyx (1989/90), AGS y Footwork (1991).
Sin embargo, gana los 1000

Johansson en el GP de Austria 1986.

Km de Spa de 1988 con un Sauber-Mercedes en pareja con Mauro Baldi y en 1992 va a correr a los Estados Unidos, participando en el Campeonato de Fórmula Indy.

Durante dos años, entre 1971 y 1973, el ingeniero Alessandro Colombo trabajó en Maranello como "asistente personal" de Enzo Ferrari: un papel genérico que, en cierto sentido, llegó a abarcar todo, ligando el nombre de este técnico a ese período difícil, pero también rico de gloria, de la Casa del Cavallino.

NACE EN LA PROVINCIA DE COMO Y A LOS 23 AÑOS ES INGENIERO

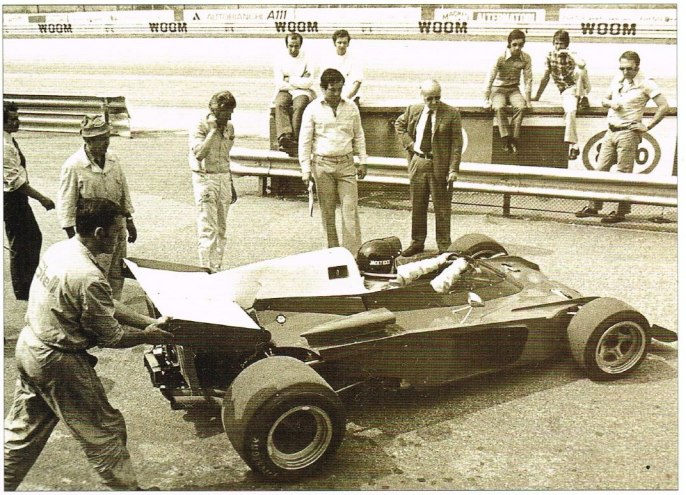
Nacido en Visino de Valbrona, en la provincia de Como, el 14 de marzo de 1924, Alessandro Colombo (o mejor Sandro, como lo llaman todos) a los 23 años se recibe de ingeniero mecánico en el Politécnico de Milán, y en 1948 comienza a ocuparse de técnica motociclística, como colaborador de la revista *Inter-Auto* y como miembro de la Comisión Técnica de la Federación Motociclística Italiana. Luego de experiencias realizadas como consultor (Bianchi y Ossa) y como responsable técnico (Gilera e Innocenti), el ingeniero Colombo llega a Maranello el 15 de setiembre de 1971, "enviado por la Fiat –como él mismo recuerda– con la precisa instrucción de ponerme a dispo-

Alessandro Colombo en Monza, en 1972, controla las pruebas de la 312 B2.

sición del ingeniero Ferrari para cualquier necesidad, y de coordinar toda la ayuda que la organización Fiat le pudiera ofrecer a la Gestión Deportiva".

Reestructurando la actividad deportiva de la Ferrari, Colombo logra darle un lugar de privilegio a las carreras de los Sport Prototipo. Esta elección estratégica, junto al apoyo productivo de Fiat en la realización del material y una meticulosa puesta a punto de la 312 P/B, recibirá como premio el título Mundial de Marcas de 1972.

Más problemática es la situación en F1: la 312 B2, según los pilotos, tiene una adherencia al piso peor que la B1 que la precedió. El diagnóstico del mal comportamiento de la suspensión trasera del auto produce discrepancias con el proyectista de la monoplaza, Mauro Forghieri, que va al Centro de Estudios Avanzados para trabajar sobre nuevas ideas, en vista de las futuras modificaciones de los reglamentos. Colombo, con Franco Rocchi y Giorgio Ferrari, modifica el tren trasero de la monoplaza y obtiene algún resultado: Ickx gana en Nürburgring y termina cuarto en el Mundial.



Colombo llega a Maranello en septiembre de 1971, cuando Ferrari, a la izquierda con Regazzoni en Francia, está peleando una difícil batalla contra el binomio Stewart-Tyrrell.

Alessandro Colombo asiste en Monza a las pruebas de la 312 B2.

EN 1973 A MENUDO SE CORRE CON UN SOLO AUTO

Las cosas no progresan en 1973 por varias razones: la decisión de hacer economía, corriendo la mayoría de los GP con un solo auto, la transferencia de Giorgio Ferrari a la producción, el regreso a Suiza de Peter Schetty, que obliga a Colombo a convertirse también en director deportivo. Sin embargo, otra vez en colaboración con Rocchi, Colombo proyecta un nuevo chasis autoportante que, por dificultades surgidas en el interior de la fábrica, es hecho construir en Inglaterra por un artesano de nombre John Thompson.

Además del "escándalo" surgido por esta decisión, la 312 B3 nace en poco tiempo y corre enseguida. No obtiene mucho éxito, pero es una semilla que dará sus frutos. En setiembre de 1973, Sandro Colombo regresa al Grupo Fiat: su misión está cumplida. La B3, modificada y desarrollada por Forghieri y Rocchi, será un fecundo embrión para la monoplaza que desde 1974 le devolverá el protagonismo a la Ferrari.

LA CARRERA DE ALESSANDRO COLOMBO

Alessandro Colombo, llamado Sandro (Visino de Valbrona, Como, 14 de marzo de 1924), trabaja en Gilera de 1950 a 1954, como jefe del Servicio Estudios y Experiencias, que incluye también la Sección Carreras. Entre 1955 y 1957 realiza asesoramientos de proyectos para constructores italianos (Bianchi) y españoles (Ossa). Entre 1958 y 1971 trabaja en Innocenti, como responsable de las secciones experimentales y luego como director técnico de Autos. Se hace miembro de la Comisión Técnica de la Federación Motociclística Internacional y presidente de la Comisión Técnico-Deportiva de la Federmoto italiana. Luego del período Ferrari (1972-1973), desde 1974 a 1981 es director técnico de Magneti Marelli. Desde 1983 a 1991 es consultor del Grupo Piaggio. De 1990 a 1995 dirige las revistas Auto Técnica y Súper Moto Técnica. En 1991 publica Las motos de carrera en el circuito del Lario 1921-1939. Desde 1988 es presidente de la Asociación Italiana para la Historia del Automóvil.

DIFICIL CONFRONTACION CON NUEVOS ADVERSARIOS

Lucha hasta el último metro

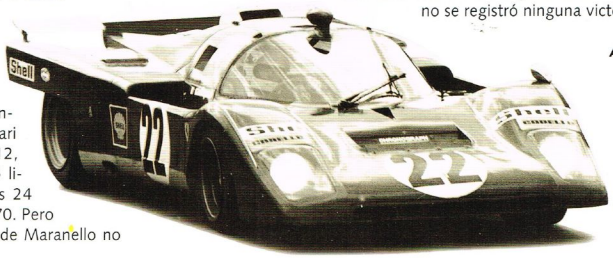
El inicio de los años Setenta, a pesar del sostén económico de Fiat, es un período difícil en las carreras para el fundador de la Casa del Cavallino. En el Mundial Sport, Porsche es el nuevo adversario por vencer, y en F1 las rojas de Maranello no logran mantener la supremacía contra nuevos rivales.

UNA LARGA CARRERA Luego de la firma de la cesión de su empresa a la Fiat, Enzo Ferrari atravesó un período particularmente difícil para la Escudería. En todos los frentes de competición, del Mundial Sport a las pistas de Fórmula 1, parecía que el destino se hubiese ensañado con el constructor de Módena, que, una vez más, debió enfrentar una situación que podía derrotarlo.

En 1968 el reglamento del Mundial de Marcas cambió: en adelante, iban a participar vehículos Sport, construidos en un número mínimo de 25 ejemplares, y con cilindrada máxima de cinco litros, y autos Prototipo con cilindrada máxima de tres litros. Ya en ese año, con la complicidad del retiro de Ferrari y Chaparral, el mundial fue una cuestión privada entre el Ford GT40 y el Porsche 908, y al final prevaleció la casa alemana, que era la estrella naciente en el mundo de los autos Sport. En 1969, Porsche presentó su última creación: el 917. Este gran biplaza con motor 12 cilindros de 4,5 litros (que en la versión inicial disponía de 560 caballos) iba a marcar la historia del Mundial de Marcas hasta 1972, año en el cual la Ferrari volvería a la victoria con la eficientísima 312 P/B 12 cilindros de tres litros. Por tres años el 917 fue invencible. En su versión 1970 tenía motor de 5 litros y 600 caballos, y en las largas rectas de Le Mans alcanzaba una velocidad de 380 kilómetros horarios. Fue justamente contra este auto que la Ferrari presentó su arma: la 512, biplaza 12 cilindros de 5 litros, que debutó en las 24 Horas de Daytona de 1970. Pero los esfuerzos de la Casa de Maranello no dieron los resultados esperados, y después de la batalla por la supremacía en Le Mans contra Ford, una nueva desilusión amargó a Enzo Ferrari. El Campeonato Mundial Sport y las carreras para autos biplaza eran, desde siempre, un caballito de batalla de la fábrica italiana. Durante los años Cincuenta y buena parte de los Sesenta, Ferrari había sido protagonista casi invencible en las pistas de carrera de los autos con ruedas cubiertas.

Su revancha tuvo lugar en 1972, cuando la Ferrari 312 P/B trajo de vuelta la corona del Mundial a Maranello con una serie impresionante de victorias.

Tampoco en Fórmula 1 la situación era color de rosa en esos años. Después del segundo lugar en la clasificación para constructores en 1966, la Ferrari cosechó una serie de temporadas desafortunadas, que la llevaron a ubicarse en el cuarto lugar en 1967 y en 1968, y en el quinto en 1969. En 1970 volvió al segundo lugar en la tabla a fin de año, para volver a caer hasta el sexto lugar en 1973. Un resultado que hasta 1980 quedará como el peor obtenido por Ferrari en la tabla de constructores de Fórmula 1. En 1980 la Escudería Ferrari se clasificó en el décimo lugar absoluto, con apenas 8 puntos en su activo. En 1971 y 1972 la Casa del Cavallino Rampante fue cuarta al final de la temporada. En 1969 y en 1973 no se registró ninguna victoria para los pi-



A un sonriente Enzo Ferrari le hace contrapunto una 512 M (abajo, con Merzario ganador en Imola en 1971) incapaz de vencer con continuidad a los Porsche.

En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Enzo Ferrari en Monza, en los 1000 Km Sport de 1970; la largada de los 1000 Km de Monza de 1971, con un Porsche 917 K en primer plano y dos Ferrari 512 S; Enzo Ferrari, con su hijo Piero, asiste a las pruebas de la desafortunada 312 B a finales de 1971; el Matra MS 650, uno de los grandes adversarios de la Ferrari en ese periodo, en los boxes de Monza en 1970.

lotos Ferrari en Fórmula 1, y apenas un gran premio fue conquistado en 1968 y otro en 1972.

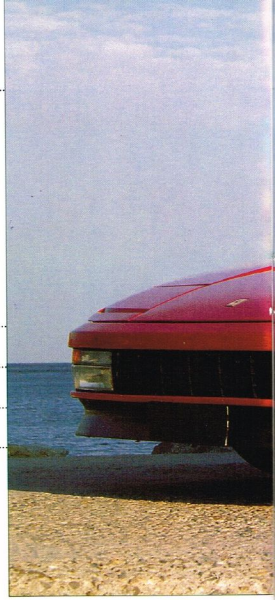
Los grandes dominadores de la Fórmula 1 de esos años fueron Lotus, Matra, Tyrrell y Jackie Stewart. Lotus conquistó con Graham Hill el Mundial de Pilotos 1968; Matra (inscripta por el equipo Tyrrell), el Mundial 1969 con Stewart. En 1970 volvió a ganar Lotus con Rindt, a quien le fue adjudicado el título tras haber muerto en Monza en setiembre. Jackie Stewart volvió a ser rey el año siguiente, manejando una monoplaza construida por Tyrrell. Con el Lotus de 1972 brilló la estrella de Emerson Fittipaldi, pero en 1973 Stewart recuperó el cetro de campeón del mundo de Fórmula 1, que al año siguiente volvió a las manos de Emerson Fittipaldi, esta vez con McLaren.

En todo este período, a la Ferrari sólo le quedaron las migajas del rico plato de la Fórmula 1. Pero en 1975 una serie de factores positivos provocó que la Casa de Maranello volviera al escalón más alto del podio, con un joven piloto austríaco destinado a tener un papel relevante en la recuperación de la Casa de Maranello: Niki Lauda. Pero éste ya es otro capítulo de la larga y fascinante aventura de Enzo Ferrari...

COLECCIONISMO

Testarossa '84, el Mito cuesta 68.000

Con esta cifra en dólares hoy se adquiere un ejemplar de la más famosa coupé del Cavallino de los años Ochenta. Con 6.000 más se puede comprar la versión Evolución, que apareció en 1986.



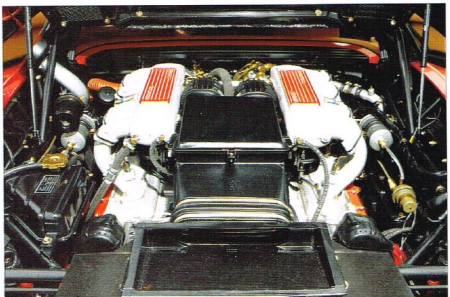
Tal vez ninguna Ferrari representó tan bien los años Ochenta como la Testarossa. Grande, imponente, con una línea que quitaba el aliento y la performance de un supercar. Y, además, una producción sostenida para hacerle frente a un período histórico muy particular para la Casa de Maranello, cuando se producían y vendían 5000 Ferrari por año. La Testarossa era producida a un ritmo de entre 1000 y 1100 unidades anuales, y hay que considerar que se trataba del "buque insignia" de la Casa Ferrari, tanto con respecto al precio cuanto con respecto a la "majestuosidad" del vehículo. Justamente por esta gran producción, actualmente la Testarossa tiene, en el mercado del usado, un precio accesible: 68.000 dólares para la versión 1984, la primera, y 74.000 para la Testarossa segunda versión, presentada en 1986. Al fin y al cabo, se trata de la reina de las Ferrari para ruta de los años Ochenta. Técnicamente estaba en la vanguardia, con el motor trasero longitudinal de 12 cilindros contrapuestos. Un propulsor de cinco litros de cilindrada que exhibía una potencia de 390 caballos, suficientes para alcanzar la notable velocidad máxima de 290 kilómetros por hora.

La inconfundible parrilla trasera.

Los faros delanteros son retráctiles.

LA LINEA DE PININFARINA INSPIRO LA 348

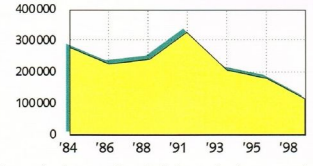
La línea de la Testarossa, además, es una obra maestra. Entre las muchas firmadas por Pininfarina para la Casa del Cavallino Rampante, es tal vez la más arriesgada: trompa baja, con faros retráctiles, los costados suben con un "efecto ola" hasta alcanzar la parte superior del capot y la cola, que repite el diseño de parrilla de los



El motor V12 a 180° es un "capolavoro" de tecnología: dispone de 390 caballos a 6800 rpm.

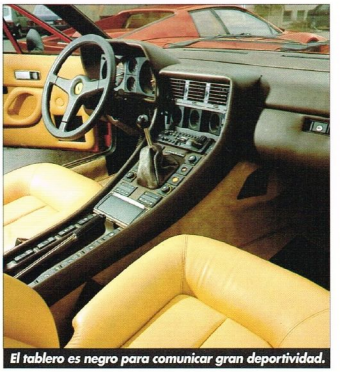
La Testarossa tenía una carrocería baja y muy larga que creaba algún problema de maniobrabilidad en el tránsito.

Las cotizaciones de la Testarossa '84 (en miles de liras)



Las cotizaciones están calculadas teniendo presente la inflación. El valor de 280 millones de liras referido a 1984 equivale al precio de lista de entonces: 161 millones.

Las parrillas laterales fueron imitadas en otras Ferrari.



El tablero es negro para comunicar gran deportividad.

El retrovisor externo, primera edición.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero longitudinal, diámetro por carrera 82 x 78 mm, 4943,04 cm³, compresión 9,2:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch K-Jetronic doble
Potencia:	390 CV a 6300 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé dos puertas y dos lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos (dobles en el tren trasero), barras estabilizadoras
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Dimensiones:	4,485/1,976/1,130 metros
Tanque:	115 litros
Peso:	1506 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

costados y del capot. También se puede decir que la Testarossa es la heredera de una gran Ferrari de los años Setenta: la 512 BB, que disponía del mismo motor trasero con cilindros contrapuestos, aunque de una línea más convencional, más redondeada.

En cambio, la Testarossa rompe todos los esquemas y asombra a la clientela Ferrari, al punto que, caso sólo repetido por la F40, la Testarossa al final de los años Ochenta tuvo cotizaciones en el mercado del usado más altas que el precio de lista del auto nuevo: esto porque la demanda del público era superior a la cuantiosa producción.

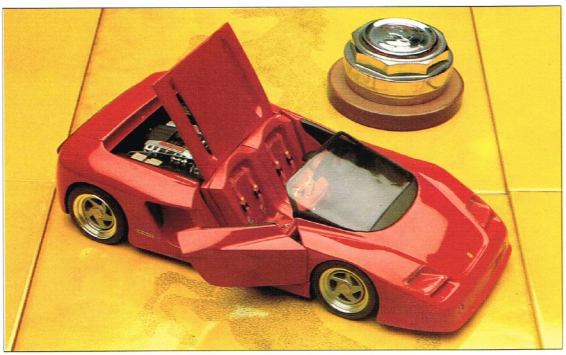
LA TESTAROSSA ES UN MITO QUE APASIONA AUN HOY

Es un fenómeno raro para autos que son muy pedidos, como las Ferrari. Todavía hoy la Testarossa asombra y encanta como entonces.

Los prototipos de Pininfarina

Existe una larga serie de reproducciones en escala destinadas a los prototipos realizados por el carrocero de Turín, que desde los últimos años Cincuenta es el punto de referencia para el estilo de todos los modelos de la Casa del Cavallino.

Las mejores reproducciones dedicadas a los prototipos de Pininfarina para el Cavallino Rampante se remontan a los años Sesenta y Setenta. Principalmente, se trata de autos para la ruta realizados en un único ejemplar o prototipos de autos destinados a las competiciones, caracterizados por importantes innovaciones técnicas o aerodinámicas.



SIGMA GP Y MODULO DE MERCURY

La producción en serie presenta un número considerable de propuestas. Mercury produjo la Sigma GP, ejemplo de monoplaza de Fórmula 1 "segura" por la posición protegida de las cubiertas, para evitar las consecuencias del contacto directo entre neumáticos a velocidades cercanas a los 300 Km/h. El modelo, en escala 1/43, es raro de conseguir y es de 1969. Dos años después, lo siguió la Módulo, en escala 1/35, hermoso "dream car" que fue propuesto en el mismo año por Politoys M en escala 1/43 y también en edición con telecomando por Elgi, en una rarísima reproducción en escala 1/7.

La 250 GT Spider de Peter Collins en escala 1/43, de BBR.

De la Sigma GP fue realizado un lindo modelo en escala 1/43, por la española Nacoral, copia exacta del modelo Mercury. Por otra parte, también la Módulo tuvo éxito en la península Ibérica gracias a la empresa Pilen, que propuso una versión cromada, junto a las dos "de serie" en colores rojo o azul metalizado. Es admirable la 512 S Pininfarina: en escala 1/43, la tuvieron en catálogo Joal, Pilen (también con carrocería cromada) y actualmente AHC, que utiliza el mismo molde firmado un año antes por Mebetoys, que propuso también una versión dotada de faros retráctiles.

La Pininfarina Mythos, de MG, en escala 1/14.

LA 512 S EN VERSION POLITOYS 1/43

Otros constructores que se dedicaron a la 512 S son Mercury y Politoys, en la es-

La Daytona Spider NART de Steve McQueen, en escala 1/43.

cala 1/43, y la francesa Joustra, en escala 1/16 (modelo de metal liviano).
Las últimas expresiones de la serie P, la P5 y la P6, despertaron la atención de muchísimas firmas: a la P5 se dedicaron Politoys, con un lindo modelo en escala 1/43 dotado de puertas transparentes que se abren en ala de gaviota (1968, versión con ruedas veloces en 1970) y con los slot-cars de la serie Dromocar (1/43) y Policar (1/32) para las carreras en pistas eléctricas. En 1970 apareció el modelo de la inglesa Dinky Toys, seguido en 1972 por la versión con ruedas estampadas. En el campo de los modelos de grandes dimensiones, sobresalen las propuestas de Ellegi (1/10) y de Reel (1/12), ambas con tracción eléctrica, además de la agradable reproducción de plástico de la japonesa Nitto en escala 1/20.
En escala 1/16, en cambio, está el modelo de plástico de la Monteleone de Livorno, en colores blanco y rojo.
En el campo de los modelos especiales, son excelentes las reproducciones de BBR, como la dedicada a la 375 América de Gianni Agnelli, bicolor negro y amaranto, con techo transparente. La modernísima Mythos figura en los catálogos de Revell (1/18), Tamiya (kit de plástico 1/24), Imu (1/87, de plástico) y MG (1/14, de resina).

POR AUTOMINIA LA QUATTROPORTE

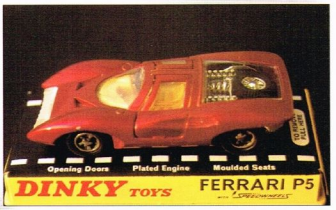
Finalmente, la única Ferrari Quattroporte, un prototipo de Pininfarina para el Salón de Turín de 1980: nunca realizado en serie, sólo en miniatura, en escala 1/43, por Autominia, color plata.

La 375 AM de Gianni Agnelli en versión BBR escala 1/43.

FABRICANTES Y PRECIOS

De los modelos presentados, sólo los de BBR (cerca de 170 dólares), Imu (9 dólares) y Tamiya (unos 25) están actualmente en producción. El resto, se trata de "obsoletos" que se encuentran en las ferias de canje y en los negocios especializados. Tienen cotizaciones extremadamente variables, según el estado de conservación y la rareza de cada ejemplar. Entre los más cotizados están los modelos Dinky Toys, Politoys, Mebetoys y Mercury, que pueden costar hasta 60 dólares, mientras que las evaluaciones de los juguetes telecomandados de los años Setenta son inferiores. También son interesantes los modelos de producción española dedicados a la Módulo, a la 512 S y a la Sigma GP: alrededor de 30 dólares es su precio más común.

El prototipo de la Pininfarina Quattroporte de 1980 y, abajo, la P5 de Dinky Toys.

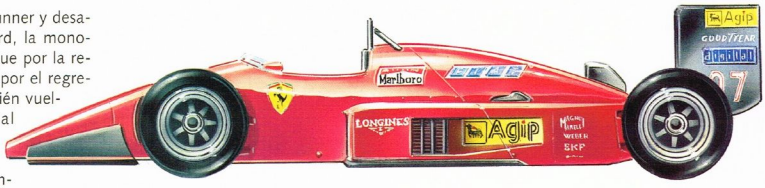


LAS DIRECCIONES

Tamiya: importada por Fantasyland, via De Filippi, 5 - 20100 Milano, tel. 02-29522508. BBR, via Grieg 54B, 21047 Saronno (VA) tel.02-9624516.

1987 F1/87: MONOPLAZA ESTILO INGLES

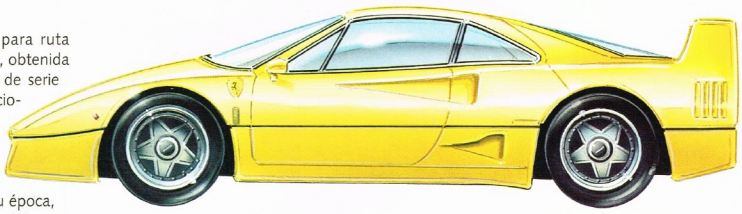
Diseñada por Gustav Brunner y desarrollada por John Barnard, la monoplaza de 1987 se distingue por la reducida sección frontal y por el regreso al efecto suelo. También vuelve la caja longitudinal transaxial. Gracias a la óptima performance del motor turbo seis cilindros, con la V de las bancadas reducida de 120 a 90 grados y la presión de sobrealimentación llevada a 4 bar, Gerhard Berger gana los GP de Japón y de Australia.



Motor:	6 cilindros en V a 90°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital, 2 turbos
Potencia:	880 CV a 11.500 rpm (950 CV en las pruebas)
Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA
Frenos:	discos de carbono autoventilados
Peso:	542 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1987 F40: LA REINA

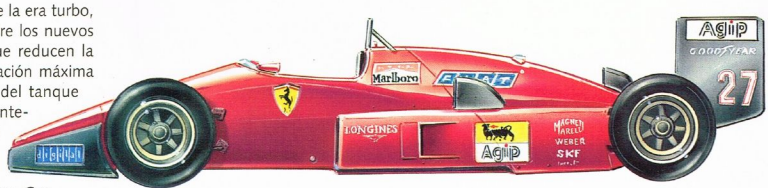
Nacida como un vehículo para ruta con performance superlativa, obtenida aplicándole a la producción de serie la tecnología de las competiciones, la F40 está caracterizada por una aerodinámica de avanzada, con un vistoso alerón trasero y amplias tomas de aire laterales. En su época, es el auto de serie más veloz del mundo. Lleva un motor 8 cilindros biturbo de 478 caballos y las suspensiones pueden regularse en tres posiciones para una mejor adherencia al piso.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero central longitudinal, 82 x 69,5 mm, 2936 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 7,8:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica, 2 turbos e Intercooler
Potencia:	478 CV a 7000 rpm
Chasis:	jaula de caños de acero con elementos de carbono
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1100 kilos
Velocidad máxima:	324 Km/h

1988 F1-87/88: GRANDISIMA EN MONZA

Es la última Fórmula 1 de la era turbo, pero su performance sufre los nuevos reglamentos técnicos que reducen la presión de sobrealimentación máxima (2,5 bar), la capacidad del tanque (150 litros) y, consecuentemente, la potencia. En toda la temporada se impone sólo en el Gran Premio de Italia (primero Gerhard Berger, segundo Michele Alboreto), concluyendo el Mundial de Constructores en el segundo lugar detrás de McLaren, que gana 15 de 16 GP.



Motor:	6 cilindros en V a 90°, trasero, 81 x 48,4 mm, 1496,4 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital, 2 turbos
Potencia:	620 CV a 12.000 rpm (630 CV en las pruebas)
Chasis:	autoportante de fibra de carbono y Kevlar
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 6 marchas + MA
Frenos:	discos (carbono autoventilados), pinzas Brembo de 4 pistones
Peso:	542 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto en el GP de Holanda 1985, con Ferrari 156/85: se clasificará en el cuarto lugar.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Sport, 290 MM
la saga de las Mil Millas

Producción, 250 GTE y GT/L,
dos Ferrari de los Sesenta

Museos,
la nueva Galería Ferrari

Juegos,
el Memory de Ravensburger